

Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů na www.osz.org

■ Vedení NeRV informuje	str. 4
■ Novinky CZ LOKO	str. 5
■ AŽD Praha testuje	str. 6
■ Nový pracovní stroj	str. 7
■ Zvýšení rychlosti	str. 7
■ O zdraví...	str. 8
■ Slang na železnici	str. 10
■ Rekreační střediska OSŽ	str. 10
■ Tip na výlet	str. 11
■ Foto s celebritou	str. 12
■ Toulky	str. 12
■ Blahopřejeme	str. 12



Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek

PRO KVALITNĚJŠÍ SPOJENÍ PRAHY A MNICHOVA

Delegace Českých drah včele s předsedou představenstva Pavlem Krtkem se účastnila summitu ministrů věnovanému rozvoji a zkvalitnění spojení mezi Prahou a Mnichovem. Český národní dopravce České dráhy a jeho dceřiná společnost ČD Cargo vidí značný potenciál v růstu železničních přeprav mezi Českou republikou a Bavorskem, který je však podmíněn modernizací dnes již zastaralé infrastruktury.

„I více než 25 let po sametové revoluci trvá cesta vlakem mezi oběma metropolemi skoro stejně dlouho jako po pádu železné opony a odstranění dlouhých procedur na hranicích. Je to přibližně 6 hodin a představuje to nejpomalejší vlakové spojení do metropolí našich sousedů. Nízká rychlost je dána zastaralou infrastrukturou. Vlaky zde v dlouhém úseku jezdí po pomalé,

Pokračování na str. 3

JEDNÁNÍ NEDRÁŽNÍHO REPUBLIKOVÉHO VÝBORU OSŽ

19. řádné jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ se bude konat v úterý 12. září 2017 v 9.30 hodin v Domě Bohemika Praha -Vysočany Na Břežku 3/579 v zasedací místnosti OSŽ – 1. patro.

Pokračování na str. 3



Rozhovor s náměstkem generálního ředitele pro modernizaci dráhy
Správy železniční dopravní cesty Ing. Mojmírem Nejezchlebem

MODERNIZACE A VÝSTAVBA



V RÁMCI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČESKÉ REPUBLIKY NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ ŽELEZNICE

A JEJÍ INFRASTRUKTURY JSOU ODBORY – OSŽ

Modernizace a výstavba železniční dopravní infrastruktury patří mezi základní činnosti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Této oblasti je věnována ze strany ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury i samotné SŽDC mimořádná pozornost a je také do ní směřováno významné množství fi-

nančních prostředků jak ze zdrojů národních, tak i ze zdrojů EU. Proto jsme se obrátili na náměstka generálního ředitele pro modernizaci dráhy Správy železniční dopravní cesty Ing. Mojmíra Nejezchleba, aby nám tuto problematiku přiblížil.

Pokračování na str. 2

Dokončení ze str. 1

Pane náměstků, jaké jsou priority v modernizaci železniční sítě ČR na období let 2017 až 2023?

Je třeba konstatovat, že priority SŽDC v rámci modernizace a rozvoje železniční sítě jsou trvale konzistentní, vycházejí z evropské legislativy, reálného stavu a potřeb infrastruktury, objednatelů dopravy a dopravců.

Projektové přípravě všech významných staveb předchází zpracování **studií proveditelnosti** (SP), vždy se pracuje s několika technickými a provozními variantami a k pokračování přípravy je vybrána pouze varianta splňující věcné cíle SP a rovněž pozitivní ekonomické hodnocení.

V uplynulých dvou letech byla SP schválena u celé řady významných projektů, které se posunuly do dalších fází přípravy.

Jedná se např. o modernizaci železniční trati Brno–Přerov, elektrizaci a zdvojkolejnění trati Otrokovice–Zlín–Vizovice, elektrizaci trati Olomouc–Uničov–Šumperk, modernizaci trati Praha–Kladno s napojením letiště Václava Havla, modernizaci trati Plzeň–Domažlice–Česká Kubice–st. hranice SRN, modernizaci trati Kolín–Všetaty–Děčín (tzv. Pravobřežka) nebo o modernizaci trati Choceň–Hradec Králové–Velký Osek.

Aktuálně se zpracovává mimo jiné projekt (SP) na železniční uzel Brno, který snad pomůže po mnoha desetiletích odblokovat modernizaci zcela nevyhovujícího stavu po stránce infrastruktury, kapacity i výhledových potřeb vysokorychlostních tratí (VRT).

Dokončení **modernizace koridorů** se zaměřuje zejména na problematické úseky, které nebyly dosud modernizovány ani optimalizovány. Na III. koridoru se jedná o úseky Český Těšín–Dětmárovice (těsně před dokončením je tendr na zhotovitele stavby), Ústí nad Orlicí–Choceň a Praha–Beroun. Na IV. koridoru jsou to poslední tři stavby Sudoměřice–Votice (v nejbližších dnech budeme tendrovat zhotovitele), Soběslav–Doubí a Nemanice–Ševětín.

Z hlediska významných **železničních uzlů** připravujeme projekčně modernizaci uzlu Česká Třebová, Pardubice, Přerov a Plzeň (běží již i stavebně). Postupně bude modernizován rovněž pražský železniční uzel, kde se jedná o úseky Hostivař–hl. n., Smíchov–hl. n., stanici Praha Masarykovo nádraží, rekonstrukci Negrelliho viaduktu a soubor staveb na rameni Praha–Kladno s napojením letiště Václava Havla.

Připravujeme a realizujeme rovněž stavby **interoperability – GSM-R a ETCS**, podle harmonogramu z Národního implementačního plánu a postupu modernizačních prací na jednotlivých tratích. ETCS v úseku Petrovice u Karviné–Břeclav, Kolín–Kralupy nad Vltavou a Česká Třebová–Přerov spolufinancujeme ze zdrojů CEF – 1. a 2. výzvy.

Jsou připravovány a realizovány rovněž **stavby dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)**, které jsou postupně zapojovány do fungujícího centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově a nyní už i do nového CDP v Praze na Balabence.

Rozhovor s náměstkem generálního ředitele pro modernizaci dráhy Správy železniční dopravní cesty Ing. Mojmírem Nejezchlebem

MODERNIZACE A VÝSTAVBA



V RÁMCI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČESKÉ REPUBLIKY NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ ŽELEZNICE A JEJÍ INFRASTRUKTURY JSOU ODBORY – OSŽ

Z **ostatních staveb**, kterým věnujeme mimořádnou pozornost, je třeba uvést alespoň postupnou modernizaci úseků na trati Brno–Havlíčkův Brod–Kolín a rozbíhající se projekty na podkrušnohorské trati Ústí nad Labem–Cheb.

Samozřejmě připravujeme a realizujeme rovněž akce charakteru revitalizací tratí (úpravy infrastruktury, zvýšení rychlosti a kapacity tratí, úsekové dálkové ovládání), rekonstrukcí, zlepšováním parametrů a odstraňování nevyhovujících stavů na mnoha dalších tratích, úsecích, železničních stanicích i na konkrétních objektech.

V polovině loňského roku byly na Správu železniční dopravní cesty převedeny od Českých drah **výpravní budovy** v železničních stanicích. Vzhledem k neutěšenému stavu celé řady z nich nás i tady čeká velký kus práce na jejich rekonstrukcích, modernizacích, ale i opravách a běžné údržbě.

Výzvou je pro nás rovněž postupná **konverze na střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV/50 Hz**, v nedávné době schválená na úrovni ministerstva dopravy. Elektrizace trati z Otrokovic do Zlína a Vizovic je již připravována ve střídavé trakti, včetně posunu styku trakčních soustav na trati Břeclav–Přerov až před železniční stanicí Přerov. Elektrizace tratí v oblastech se stejnosměrnou trakcí jsou připravovány tak, aby v budoucnu umožnily bezproblémové přepnutí do střídavé soustavy.

Je samozřejmé, že proces přípravy a realizace investičních akcí na železniční infrastrukturu není jednoduchý a že se SŽDC v pozici přírodního investora musí vyrovnávat s celou řadou problémů.

V podmínkách ČR pokládám v současnosti za největší úskalí časově velmi náročné procesy EIA, majetkovou přípravu staveb (výkupy pozemků, případně vyvlastňovací procesy), obstrukce jednotlivců či občanských sdružení ve všech fázích přípravy staveb a složitost výběrových řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek ve fázi přípravy i realizace

staveb. V posledním případě jde zejména o námitky uchazečů a jejich vyřizování ze strany zadavatele nebo ve vyšším stupni Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Věřím, že další příprava a realizace investičních akcí na železniční infrastrukturu bude plynulá, cílevědomá, pokud možno bezproblémová, bez nežádoucích nekompetentních zásahů a bude probíhat za konstruktivní spolupráce všech zúčastněných. Z pozice investora rovněž velmi oceňuji současnou spolupráci SŽDC s ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury, kterou pokládám za korektní a odbornou.

K modernizaci a rozvoji železniční sítě chceme v maximální možné míře využít finanční zdroje Evropské unie, dokud jsou ještě v současné podobě a objemech k dispozici.

Zajímá nás také, neboť naši čtenáři jsou více než významnou měrou zainteresováni v této oblasti, jak plánujete uveřejnit problematiku postupit čtenářské veřejnosti během realizování modernizace a výstavby infrastruktury železnice v České republice a zda již třeba nemáte konkrétní náměty na její postupné zveřejňování?

Realizované a připravované stavby na železniční dopravní infrastrukturu nepochybně představují čtenářsky velmi zajímavé téma.

Určitě budeme publikovat články o přípravě vysokorychlostních tratí, o probíhající modernizaci plzeňského železničního uzlu, o výstavbě Ejrovických tunelů na úseku Rokycany–Plzeň nebo o připravovaných elektrizacích tratí Otrokovice–Zlín–Vizovice, Olomouc–Uničov–Šumperk, ale i o dalších zajímavých stavbách. Zpracování článků bude zajištěno buď kmenovými pracovníky Správy železniční dopravní cesty nebo projektanty či zhotoviteli konkrétních staveb.

Děkuji za rozhovor!

Připravil Milan Sedlák, foto Jan Buchta

PRO KVALITNĚJŠÍ SPOJENÍ PRAHY A MNICHOVA

Dokončení ze str. 1

jednokolejné a neelektrifikované trati, na které nemůžeme konkurovat rychlejší silniční dopravě na moderní dálnici. Přitom Česká republika, Německo i Evropská unie hovoří v souvislosti s ochranou životního prostředí o nutnosti přesunout velkou část přepravy osob i nákladů na ekologickou a bezpečnou železnici," upozornil Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Železniční doprava má v tomto směru značný potenciál. Lepší spojení z České republiky do Bavorska otevírá bránu do jižní a západní Evropy. Z Bavorska vedou další spojení dále do Tyrolska a Itálie, Švýcarska nebo do jižní Francie.

„Zkušenosti z jiných tratí, kde už jsme na modernizovaných koridorech zrychlili cestování a nasadili moderní vlaky, ukazují, že i na této trase je značný potenciál růstu počtu cestujících i přepravy nákladů, pokud budeme disponovat moderní infrastrukturou," vidí pozitivní budoucnost této trati Pavel Krtek.

Dílčí změny ve zvýšení kvality spojení obou hlavních měst se připravují již nyní. „Je potěšitelné, že od prosince ve spolupráci s naším ministerstvem dopravy, bavorským objednavatelem dopravy a společností Länderbahn nabídneme mezi Prahou a Mnichovem skoro dvojnásobek spojů, zkrátíme cestovní čas přibližně o 20 až 30 minut a německý partner nasadí modernější vozy, které již budou nabízet srovnatelný komfort s těmi českými. Zásadní změnu v konkurenceschopnosti oproti cestě autem na této lince ale přinese až dokončení nové trati z Prahy do Berouna a především pak modernizace tratě z Plzně do Řezna," připomněl Pavel Krtek.

Linka Praha – Mnichov v roce 2017

- denně jezdí 4 páry vlaků v intervalu cca 4 hodiny;
- doba jízdy Praha – Mnichov / Mnichov – Praha se pohybuje mezi 5 h. 39 minutami a 6 h. 6 minutami;
- v provozu jsou nasazeny klimatizované soupravy ČD a starší soupravy společnosti Länderbahn;
- vlaky jsou v ČR provozovány v kategorii EuroCity/Expres, v Německu v kategorii ALX (ALEX);
- spoje slouží k obsluze vybraných míst mezi Prahou a Mnichovem a zastavují například v Plzni, Domažlicích, Schwandorfu nebo v Řeznu;
- cena jednosměrné jízdenky Praha–Mnichov je od 375 Kč, jízdenky Plzeň–Mnichov je od 295 Kč, pro cestování v příhraniční oblasti lze využít např. síťové jízdenky „Skupinová víkendová jízdenka + Německo region Plzeňský“ (pro 2 dospělé a až 3 děti), pro jednodenní výlet v trase Plzeň–Řezno–Plzeň stojí 359 Kč;
- soupravy ČD na této lince nabízejí klimatizaci, elektrické zásuvky 230 V pro napájení PC a další elektroniky cestujících, WiFi připojení k internetu, občerstvení (bistrovůz), přepravu jízdních kol a další služby;



Spojení Prahy s bavorským Furth im Wald otevřela v roce 1862 železniční společnost Česká západní dráha. Ve Furth im Wald navazovala na bavorskou železniční síť. V dalších letech byla propojována s dalšími tratěmi na území Čech. Například v roce 1872 byla napojena spojovací drahou ze Smíchova na současně pražské hlavní nádraží, tehdy nádraží Františka Josefa. V roce 1877 byla zprovozněna také další spojnice do Bavorska z Plzně přes Klatovy a Železnou Rudu.

V počátcích železnice jezdilo jen několik spojů denně. Na cestě z Prahy do Mnichova bylo nutné několikrát přestupovat. Jen cesta ze Smíchova do Plzně tehdy trvala kolem 3,5 hodiny. Cesta z Prahy do Mnichova pak trvala prakticky celý den. Krátce před válkou v letech 1937/1938 trvala cesta mezi oběma metropolemi téměř 8 hodin.

Po roce 1948 byl provoz všech tratí „na západ“ radikálně omezen. Výjimkou nebylo ani spojení přes Furth im Wald a Železnou Rudu. Doprava se zde úplně zastavila (Železná Ruda) nebo výrazně omezila (Furth im Wald). Ke zlepšení došlo na počátku 70. let minulého století, kdy byl zaveden jeden pár přímých vlaků Praha–Mnichov a zpět. Cesta mu trvala přibližně osm hodin, přitom jen přejezd hranice z Domažlic do Furthu s celní a pasovou kontrolou v pro cestující uzavřené stanici Česká Kubice trval kolem hodiny.

K oživení spojení došlo po sametové revoluci. Díky zrušení dlouhých hraničních kontrol a dílčím úpravám jízdních řádů se v počátku 90. let spojení Prahy a Mnichova postupně zrychlilo na přibližně šest a půl hodiny. Na trase se objevily až dva přímé vlaky vedené v kategorii EuroCity a InterCity. Jeden z vlaků pokračoval z Mnichova do švýcarského Curychu. V roce 2001 bylo přímé spojení Prahy a Mnichova na několik let přerušeno a obnoveno bylo v jízdním řádu 2005. Nabídka spojení přes Furth im Wald pak postupně rostla až na čtyři páry vlaků, dva do Mnichova a dva do Norimberku. Před 10 lety, v roce 2007, trvala těmto spojům cesta Praha–Mnichov šest hodin. Od roku 2013 jezdí všechny čtyři páry na trase Praha–Mnichov a jejich cestovní doba se stále pohybuje okolo šesti hodin. Průměrná rychlost je mezi 72 až 78 km/h.

Mgr. Petr Štáhlavský
Foto Jan Buchta

JEDNÁNÍ NEDRÁŽNÍHO REPUBLIKOVÉHO VÝBORU OSŽ

Dokončení ze str. 1

Program: 1. Zahájení ➤ 2. Kontrola usnesení a zápisu z 2. 5. 2017 ➤ 3. Informace ze zásadních jednání P OSŽ, Ú OSŽ ➤ 4. Zhodnocení průběhu Konference nedrážních základních organizací OSŽ ➤ 5. Stav příprav VII. Sjezdu OSŽ (informace z komisí), návrh změny Stanov OSŽ ➤ 6. Mzdy a odměňování u zaměstnavatelských subjektů, kde OSŽ uzavřelo PKS, stav kolektivního vyjednávání ve společnostech, kde má OSŽ zastoupení ➤ 7. Organizační a různé – příprava školení v Ostružné, informace o stavu členské základny OSŽ, zpráva z Výborů OSŽ, informace ze ZO OSŽ, investiční akce OSŽ, příprava turnaje v pétanque ➤ 8. Diskuze ➤ 9. Usnesení a závěr



Odbory na mnoha pracovištích nedrážních organizací nemají vůbec na růžích ustláno. Přesto se postupně daří navyšovat členskou základnu. V loňském roce dosáhla nejvyššího vzestupu základní organizace AZ servis, dílny, doprava, vedená Rudolfem Rozbořilem, a to o 23 procent. „Získat členy na pracovištích s malým počtem zaměstnanců není vůbec jednoduché“, hodnotí situaci předseda této základní organizace. Přestože se mu hned v úvodu letošního roku podařilo získat další čtyři zaměstnance do řad OSŽ. Foto Milan Sedlář

Poslanci schválili až tři měsíce placeného volna na ošetřování příbuzného

Poslanci přijali vládní novelu zákona o nemocenském pojištění, která by měla umožnit lidem získat placené ošetřovatelské volno v případě, že se rozhodnou starat se o nemocného příbuzného.

Podmínkou, aby měl zaměstnanec na dávku nárok, bude sedmidenní hospitalizace nemocného příbuzného v nemocnici.

Placené volno by mu poté měl umožnit zaměstnavatel až po dobu tří měsíců. Pokud zaměstnavatel ošetřovatelské volno zamítne, bude muset svůj krok odůvodnit.

Seniorům už u Českých drah občanský průkaz na slevu nestačí

Pro získání pětadvacetiprocentní slevy z jízdného ve vlacích už seniorům nestačí ukázat občanský průkaz. České dráhy totiž od 1. července pro všechny seniory zavedly novou In Kartou, za jejíž pořízení musí zaplatit poplatek. Tato změna je samozřejmě nemile překvapila.

I když si zakoupí jízdenku, uvedou pouze stanici a žádají důchodcovskou slevu, jízdenka jim bude vydána s 25procentní slevou. Ve vlaku je třeba průvodčímu ukázat nejen občanský průkaz, ale také In Kartou. Je to nové nařízení, které je nutné respektovat.

I důchodci nad 70 let musí za vyřízení této karty zaplatit sto korun. Proč České dráhy takovou povinnost od 1. července letošního roku zavedly, odpověděl mluvčí ČD Petr Štáhlavský: „V minulosti byla sleva pro důchodce ve vlacích regulována státem. Ten ji dopravcům hradil. Pak ovšem přestal, a dopravci tedy slevu musejí cestujícím poskytovat na komerční bázi. To nás nyní vedlo k zavedení slevy pro všechny důchodce bez ohledu na jejich věk jen po předložení Senior pasu nebo In Karty.“

Poté upřesnil, že In Karta s nově zavedenou aplikací In Důchodce stojí 100 korun na jeden rok, či 250 korun na tři roky. Seniori nad 70 let však za stokrunku mají platnost karty šest let.

Další možností pro osoby starší sedmdesát let je In Senior, umožňující cestovat v osobních i spěšných vlacích ČD bez dokupování dalších jízdenek a v dálkových spojích s padesátiprocentní slevou. Tento senior pas ovšem na rok stojí 1490 korun a na tři roky 3990 korun. Vyplatí se tedy pouze při častém cestování vlaky.

Je na státu, zda se přece jen nevrátit k dotování slev alespoň u důchodců starších sedmdesát let. Příklad by si ministerstvo dopravy mohlo vzít ze Slovenska. Tam důchodci sice také jezdí na speciální průkazku, lze však na ni cestovat po celém Slovensku již od 62 let věku zdarma.

Expert: Zvýhodněme práci seniorů

Stárnutí populace není to, co nás čeká, nýbrž to, co už žijeme

Jak česká nezaměstnanost dosahuje stále větších rekordů v poklesu, zkušenosti seniori se stávají velmi cennou pracovní silou. Zapojení – byť částečné – do profesního kolektivu má vedle finančních benefitů blahodárný vliv i na to, že starší člověk se necítí sám či nepotřebný. Neodejít do důchodu se ale musí lidem vyplatit. Někteří odborníci jim proto chtějí dopřát vyšší

daňové zvýhodnění nebo snížení odvodů. I když trendy a čísla potvrzují, že by se takový zásah vyplatil jednotlivcům i státu, kase, zákonodárci se bojí podpory jedné skupiny obyvatel na úkor druhé.

Stárnutí populace není hrozba, ale realita

Ve věku nad 60 let v tuzemsku chodí do zaměstnání podle údajů Českého statistického úřadu okolo 350 tisíc lidí. Odborníci se shodují, že by jich mohlo být daleko více. Podíl pracujících důchodců je v Česku ve srovnání s EU podprůměrný. Vzhledem k stárnutí populace ale bude vyšší zapojení seniorů do trhu práce nevyhnutelností. Nic je ale nenutí, proto by měl stát začít vymýšlet, jak je přilákat.

Současný systém bonusů je pro seniory podle Národohospodářského ústavu AV, nepřehledný. Většina seniorů netuší, zda je pro ně výhodné pokračovat v práci v důchodovém věku.

Lidé v důchodovém věku mohou dále pracovat na dobu neurčitou, přivydělávat si nebo podnikat. Nárok na slevu mají i v současnosti. V případě daně z příjmu mohou důchodci využít například slevu na poplatníka, která dosahuje 2070 korun měsíčně.

Nutnost udržet si služebně starší zaměstnance si víc než stát uvědomuje soukromý sektor. Například v současné době pracuje v celé ČSOB přibližně deset procent kolegů starších 55 let. Dlouholetí a zkušení zaměstnanci banky se často uplatňují jako úspěšní mentoři nováčků, mají možnost využít inspirační workshopy na lifestyle témata, psychologické poradenství i legislativní konzultace.

Stejný metr na všechny

Výhoda pro seniory je i v tom, že pokračování v práci i v důchodovém věku může vést k navýšení základu měsíční penze. Pokud se senior rozhodne prozatím nepobírat důchod, výpočtový základ se mu poté zvýší o 1,5 procenta za každých 90 odpracovaných dní. Pokud senior pobírá důchod v plné výši, může po každých 360 odpracovaných dnech požádat o navýšení výpočtového základu důchodu o 0,4 procenta.

Mezi zákonodárci ale panuje spíše vlažný přístup ke změně. Je-li zvýhodněna jedna skupina pracujících, neznamená to nic jiného než znovýhodnění ostatních. Pokud budeme na méně placených místech zaměstnávat starobní důchodce, zdravotně nebo fyzicky na tu práci nemusí stačit. Máme také velké množství nezaměstnaných lidí, které můžeme requalifikovat a k té práci použít.

V Česku pracuje podle posledních údajů okolo 356 000 lidí ve věku nad 60 let

Daň z příjmu

* Seniori mohou využívat například slevu na poplatníka – dosahuje výše 2070 korun.

* V případě práce na dohodu o provedení práce penzisté odvádějí zdravotní a sociální pojištění, pokud jejich měsíční výdělek přesáhne 10 000 korun.

* U práce na dohodu o provedení pracovní činnosti je hranice nastavena na 2500 korun.

* Pokud senior pobírá důchod v plné výši, může po každých 360 odpracovaných dnech požádat o navýšení výpočtového základu důchodu o 0,4 procenta.

* Seniori pobírající během pracovní činnosti polovinu důchodu mají nárok na navýšení o 1,5 procenta za každých 180 odpracovaných dní. * Pokud se rozhodne penzista důchod nepobírat vůbec, výpočtový základ se mu poté zvýší o 1,5 procenta za každých 90 odpracovaných dní.

Zdroj: společnost Senior SAFE



Bc. Renata Dousková,
tajemnice NeRV OSZ



Miroslav Novotný,
místopředseda OSZ,
předseda NeRV OSZ

Vzniká nová silná generace Čechů lidé nad 85 let

Češi se dožívají vyššího věku. Rychle přibývá lidí starších 85 let. Podle demografií jich za dvacet let bude přes půl milionu

Podle demografií se nejvýraznější změny v seniorské populaci odehrají ve věkové skupině nad 85 let. V roce 2008 jich žilo v Česku 136 tisíc, v roce 2037 by měli překonat půlmilionovou hranici.

Už teď můžeme pozorovat, že se vyššího věku dožívají spíše intelektuálové a lidé bohatší. Nejen proto, že mají peníze, ale úspěšní bývají také aktivnější, mají řadu zdravých koníčků.

Česká správa sociálního zabezpečení eviduje 523 stoletých obyvatel, 468 žen a 55 mužů. Nejvíce v Praze a na jižní Moravě. Nejstarší žena (107 let) žije v Praze, nejstarší muž (105 let) žije v Královéhradeckém kraji. Vzniká tak silná generace 85 plus.

Početem stoletých je Česko v Evropě průměrné. Častěji se vysokého věku dožívají hlavně severané. Naopak hůře je na tom východní Evropa. Zdravé dožití zahrnuje zejména život bez závažné diagnózy či soběstačnost. Studie z Anglie dokládají, že hůř jsou na tom chudší lidé a manuálně pracující. Ti mají už kvůli zdraví tendenci odcházet do penze dříve a častěji získávají invalidní důchod. Kondice důchodců je právě ona klíčová věc. Lékaři podle ní seniory dokonce rozdělují do několika skupin, ti s nejlepším zdravím jsou označováni „elitními seniory“. Do jaké míry ale může člověk sám ovlivnit, v jaké kondici se dožije stáří? Jedna americká studie mluví o dvacetiprocentním vlivu prostředí, stejném podílu dědičnosti a desetiprocentní pomoci medicíny. Dobrou zprávou je, že plných 50 procent máme ve svých rukou – jde na vrub životního stylu. Někteří experti vymezují střední věk až do sedmdesát let, stáří podle nich trvá do devadesát a potom už lze mluvit o dlouhověkosti. Rizikem prodloužení věku je však nárůst počtu lidí s demencí. Už teď trpí touto nemocí jeden z pěti lidí nad osmdesát a každý druhý nad devadesát let. A v roce 2050 se očekává, že počet těchto nemocných stoupne v Česku na 383 tisíc. Armáda důchodců roku 2050, čili lidé, kteří se narodili po roce 1985, se bude od těch současných výrazně lišit. Současná zrychlená doba totiž dává daleko širší možnosti, jak kvalitně či nekvalitně prožít život, než tomu bylo v minulosti. Jako embrya jsme si všichni velmi podobní, ale jak stárneme, každá naše individuální zkušenost se na nás podepisuje a vytváří jedinečnou osobnost. A po pár letech života se už od sebe lišíme v biologickém věku tím, jak vypadáme. Jinak stárne horník a jinak manažer, jinak člověk, který pečuje o svoji životosprávu, a jinak ten, který ji zanedbává. A to celé se pak dále komplikuje rozdíly mezi muži a ženami, různými kulturami, rasami. Navíc se do toho všeho promítne množství podnětů, se kterými se lidé během svého života setkají. Důchodci roku 2050 si s sebou ponechají to, co je formovalo v mládí, a budou to kombinovat s tím, co bude k dispozici právě za těch 30 let.



POSUNOVACÍ LOKOMOTIVY PRO DRÁHY ZA ČTVRT MILIARDY

Dráhy sáhly k obnově posunovacího vozového parku po téměř čtvrt století



Generální ředitel akciové společnosti CZ LOKO
Josef Gulyás

Po více než roce dospěly České dráhy k uzavření soutěže na dodávku posunovacích lokomotiv. Českotřebovská strojírna CZ Loko tak dodá dvanáct zcela nových strojů pro velké železniční uzly. Hodnota zakázky je 239 milionů korun.

Dvounápravové lokomotivy s obchodním názvem EffiShunter 300 (drážní řada 794) nahradí staré a ne hospodárné stroje řady 714. Ty vznikly v polovině devadesátých let rekonstrukcí ještě o dvacet let starších lokomotiv.

Moderní posunovací lokomotivy jsou nejen ekologické a mnohem méně zatěžují okolí nádraží prachem a emisemi skleníkových plynů. Také jsou především úspornější v provozu. Nové lokomotivy nasadí ČD na nejvytíženější

stanice, Bohumín, Olomouc, Hradec Králové, Brno, Plzeň a Praha.

Generální ředitel CZ Loko Josef Gulyás považuje vítězství v soutěži za úspěch. Smyslem vývoje této lokomotivy, určené pro posun, bylo vyplnění díry na trhu. V této výkonnostní kategorii jde o absolutní evropskou špičku.

Firma svou nejmenší lokomotivu představila ve světové premiéře na veletrhu InnoTrans Berlín před třemi lety. Lokomotiva je zatím schválena k provozu v České republice a na Slovensku, následovat budou další země. Lokomotiva váží 36 tun, maximální rychlost je 60 kilometrů v hodině. S výkonem 328 kW je zhruba na polovině výkonu řady 714.

DREZÍNY za půl miliardy

Společnost CZ LOKO zvítězila v tendru SŽDC na dodávku 50 nových motorových univerzálních vozů, dohromady za zhruba 500 milionů korun. První dodá už na podzim, další pak postupně během následujících dvou let.

Předností údržbového vozidla s moderním hydrostatickým přenosem výkonu a maximální rychlostí 75 km/h je rovněž celoroční využití, které umožňuje variabilita nástaveb a doplňkových zařízení, jako je hydraulický

nakládací jeřáb s nejrůznějšími nástavci, sněhová fréza a pluh a podobně. Jsou vybavena i prostornou kabinou s ergonomicky vyladěnými řídicími pulty strojvůdce a klimatizací.

SŽDC vlastní stovky „drezín“, z nichž některé jsou starší i více než 40 let. Tento už nevyhovující vozový park je třeba obnovovat. Nové motorové univerzální vozíky budou výkonnější, rychlejší a budou mít schopnost táhnout také přívěsné vozíky o větší zátěži.



Předsedkyně ZO OSŽ CZ LOKO Magdalena Stránská

CZ LOKO PŘEDĚLÁ 12 LOKOMOTIV Z BELGIE, první má IDS Cargo

Výrobce lokomotiv CZ Loko do konce roku 2019 předělá 12 nákladních lokomotiv zakoupených v Belgii. Podle odhadu odborníků je cena jedné asi 73 milionů korun, v porovnání s nově vyrobenými je zhruba o třetinu levnější. První lokomotivu nazývanou podle země původu Belgičanka dnes výrobce na nádraží Praha-Libeň předal nákladnímu dopravci IDS Cargo.

Firma lokomotivu vyvíjela s přestávkami čtyři roky. Jedná se o prototyp. Další lokomotiva by měla být hotová v listopadu, do konce roku 2019 by měla být dokončena celá série. Výroba jedné lokomotivy bude trvat zhruba šest měsíců. Její maximální rychlost je 120 km/h. O lokomotivy má zájem několik desítek dopravců z Česka, Slovenska a Maďarska.

Lokomotiva je dvousystémová, lze ji tak využít ve stejnosměrné i střídavé napájecí soustavě, kde se jednosystémové lokomotivy musí přepřahat. IDS chce lokomotivu nasadit nejprve v Česku, později na Slovensku, v Polsku, Maďarsku a zemích bývalé Jugoslávie.

Firma CZ Loko se zaměřuje na výrobu, modernizaci a opravy lokomotiv. Hlavní závod má v České Třebové, další provozovny v Jihlavě a Nymburce. V Žamberku vlastní laserové centrum, které se podílí na výrobě kabin, chladičů, nádrží a dalších kovových komponentů lokomotiv a traťových vozidel. Společnost zaměstnává kolem 800 lidí.

Společnost IDS Cargo vznikla v roce 2007 vyčleněním ze stavební společnosti IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc. Nyní provozuje 40 lokomotiv různého typu a stáří.



Ředitel IDS Cargo Michal Gajdoš (vlevo) a generální ředitel CZ LOKO Josef Gulyás při slavnostním křtu lokomotivy EffiLiner 3000



AŽD Praha koupila motorové vozy,

bude na nich testovat i nové technologie

Společnost AŽD Praha podepsala v polovině ledna tohoto roku se Svazkem obcí údolí Desné smlouvu o odkupu tří motorových vozů řady 810 a dvou přívěsných vozů řady 010, za které zaplatila 6,8 milionu korun. AŽD Praha tak plní svůj plán, že tratě Čížkovice–Obrnice a Dolní Bousov–Kopidlo promění ve zkušební polygony pro testování svých moderních a právě vyvíjených zabezpečovacích technologií. Ty budou mimo jiné testovány právě těmito motorovými vozy. Část mobilních technologií bude v těchto vozech přímo instalována.

Všechny vozy (810.435-8, 810.141-2, 810.221-2, 010.418-7 a 010.419-5) mají platné technické kontroly a revize a lze je tak okamžitě používat v provozu. Postupně ale projdou základními opravami a údržbou a současně s tím také dojde ke změně jejich laku tak, aby korespondoval s grafickým manuálem společnosti AŽD Praha. V tuto chvíli jsou totiž v barvách bývalého provozovatele Železnice Desná společnosti Arriva. Následně budou do motorových vozů instalovány mnohdy ještě neprezentované zabezpečovací technologie, které se budou na zkušebních polygonech testovat.

To je v běžném provozu na běžných tratích velmi problematické až nemožné.

„Jde například o systém určený pro regionální vlaky, které budou na širé trati jezdit bez strojvedoucích. Právě tento systém chce společnost AŽD Praha vyvinout již do roku 2020. Stala by se tak vůbec prvním evropským výrobcem obdobné technologie. Zatím totiž existují vlaky či metro bez strojvedoucích pouze v uzavřeném prostoru. Zajímavé budou také nové technologie s využitím velmi přesného satelitního systému Galileo,“ vysvětluje generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle.

Právě vyvíjený systém regionálních vlaků bez strojvedoucích vyvolal nejenom v médiích, ale i mezi odbornou a laickou železniční veřejností obrovské diskuze. „Jakkoliv se to někomu nemusí líbit, jde ze strany AŽD Praha o logický krok. Víme přece, že ve světě je metro jezdící bez strojvedoucích a dokonce i první železniční linky z terminálu ve městě na terminál na letišti. Samozřejmě, že jde o tratě, jejichž drážní těleso je striktně odděleno od prostor pro cestující a také od okolního prostředí, takže zde nemůže dojít k mimořádné události. Ale pokud se dnes testují automobily

bez řidičů, proč by neměl existovat vlak bez strojvedoucích? Náš systém bude vycházet z námi vyvinutého systému CBTC, určeného pro jízdu metra bez strojvedoucích, a také z našeho systému AVV, což je systém pro automatické vedení vlaků. My teď tedy pracujeme na tom, aby nedošlo ke srážce vlaku s překážkou. Ať je to zvěř, strom, auto, které zůstalo na přejezdu či člověk, který spadne do kolejí. Na detekci podobných událostí před automatickým vlakem připravujeme sofistikovaná čidla, o nichž zatím nemůžeme hovořit. Ta dokážou vyhodnotit situaci před vlakem a v případě nebezpečí vyšlou systému signál k zastavení.

Dispečer, který nebude ve vlaku, ale bude mít na starost všechny vlaky na té trati, se bude moci podívat, co je to za překážku, případně nahlédne pomocí kamer do vlaku, zda je vše v pořádku. Následně se rozhodne, zda vlak může pokračovat v jízdě či nikoliv. Pokud vlak nebude moci pokračovat v jízdě, bude přesně definován scénář dalšího postupu,“ vysvětluje podrobnosti o chystaných vlacích bez strojvedoucích Zdeněk Chrdle.



Součástí plánu a garance AŽD Praha vůči cestující veřejnosti a Ústeckému kraji je ponechání víkendového sezonního turistického provozu na trati Čížkovice–Obrnice. Turistická linka T4 na trati Lovosice–Most byla zahájena v sobotu letos na jaře.



Mít dobré vztahy s vedením firmy je základ odborné práce. Na snímku generální ředitel AŽ Praha Ing. Zdeněk Chrdle, MBA (vlevo) a předseda ZO OSŽ v tamní společnosti s ručením omezeným a současně člen Ústředí OSŽ Karel Šimáček



Barracuda

PŘEDSTAVILI NOVÝ MONTÁŽNÍ VŮZ TRAKČNÍHO VEDENÍ

V rámci technického dne trakčního vedení, který uspořádala Správa železniční dopravní cesty, OR Brno – správa elektrotechniky a energetiky, ve spolupráci se společností SUDOP Brno, byl účastníkům této zajímavé akce, a později se stal i součástí mezinárodní výstavy Czech RAIL DAYS 2017, představen nový montážní vůz trakčního vedení, který bude lokalizován v Opravně trakčního vedení (OTV) Modřice. Speciální hnací vozidlo pro kontrolu, údržbu a opravy trakčního vedení MTW 100.013/7, jehož cena činí 58,8 mil. Kč, vyrobila společnost Plasser & Theurer v Linzi. Na základě smlouvy uzavřené v roce 2015 budou do České republiky v první fázi dodány celkem tři vozy této řady. Ten první, který nese jméno Barracuda, pokřtili zástupci SŽDC – přednosta Správy elektrotechniky a energetiky (SEE) OR Brno Ing. Jan Urbánek, vedoucí oddělení elektrotechniky a energetiky Odboru 14 GR Ing. Pavel Krkoška a za SEE Brno, odd. provozní Marek Wasserbauer. Došlo tak k završení několikaletého úsilí o nahrazení již dosluhujících „mandelínek“ neboli montážních vozů TV řady 892 za moderní stroje. Vozidlo má ve své výbavě přípravu na instalaci palubní části ETCS; vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 (CZ); elektronický rychloměr RE1xx; radiostanici VS67 (GSM-R, P včetně TRS); a zabezpečení čidlem proti vniknutí. Stroj je vybaven mechanizací, kterou tvoří otočná vysokozdvížná vozidla PA 240 (výrobce Palfinger); nakládací jeřáb PKR 200 B

s pracovním košem BB 015 A (výrobce Palfinger); zařízení pro odtlačení trolejového vodiče a závěsného systému PFD 99 (výrobce Palfinger); rameno pro úpravu výšky trolejového vodiče (měření výšky troleje); měřicí sběrač –

s jednotkou pro měření trakčního vedení (výška a klikatost) a digitální záznam plus laptop.

Součástí technického dne byl rovněž blok přednášek projektantů SUDOP Brno.



Trať mezi Dětmovicemi a Českým Těšínem zmodernizuje na maximální rychlost do 160 kilometrů v hodině sdružení firem Eurovia CS, OHL ŽS a GJW Praha a Subterra. Téměř 21 kilometrů trati vyjde na dvě miliardy korun. Stavenišť předalo SŽDC stavebním firmám v minulém týdnu. Rekonstrukce by měla být hotová do prosince 2019.

Vítězné konsorcium vyhrálo v konkurenci dalších šesti uchazečů a vysoutěžená cena je cca o 800 milionů nižší, než na kolik za-

kázku původně odhadovala Správa železniční dopravní cesty. Rekonstrukce trati je součástí modernizace železniční trasy z Ostravy na Slovensko přes Mosty u Jablunkova

a dva železniční přejezdy. Trať rovněž dostane nové zabezpečovací zařízení, vyměněno bude trakční vedení a protihlukové zdi.

Součástí zakázky je i přestavba karvinské železniční stanice, kde vzniknou nová zastřešená nástupiště pro cestující. Ostrovní nástupiště v kolejišti získají bezbariérové přístupy nově vybudovaným podchodem, který společnosti vybudují v místě původního podchodu.

Modernizace čeká rovněž zastávky v Loukách nad Olší, Dětmovicích, včetně odboček na Chotěbuz a Koukolnou.



Zvýšení rychlosti na 160 kilometrů v hodině

a podle původních plánů měla být dokončena v roce 2014.

Kromě výměny kolejnic a dalších prací na takzvaném železničním svršku budou železničníři muset zrekonstruovat řadu mostů



Dobrý den všem,
kterým cestování nejenom na dovolenou, způsobuje utrpení a nevolnost – **kinetózu**.

Mnoho lidí se mylně domnívá, že nevolnost při cestování je způsobená podrážděním žaludku. Nejedná se o žádné závažné onemocnění, ale pouze o přechodný stav, který však dokáže pěkně potrápit a znepríjemnit jakékoli cestování.

Kinetóza – nemoc z pohybu není nemoc, pouze **nepříjemný** stav. Může vzniknout z jakéhokoli jiného způsobu přemístění těla z místa na místo než chůzí či během – tyto pohyby jsou lidem vlastní, od přírody dané, proto nevzniká v těle problém s interpretací takového pohybu.

Co si má myslet **centrum pro vyhodnocování přicházejících vjemů**, když oči vidí stále stejnou věc (zadní stranu sedačky řidiče), ale v rovnovážném ústrojí ve **vnitřním uchu** (soubor 3 na sebe kolmých kanálků) se přelévá tekutina a tak je vytvářena informace o pohybu těla. Jak to, že zrakové vjemy se nemění, ale tělo přitom mění polohu?

Existují 2 možné reakce na tuto „nevysvětlitelnou“ situaci: **1. Vyhodnocovací centrum** je už na tuto konkrétní situaci **zvyklé** (např. letuškám se v letadle obvykle špatně nedělá). Nedostavu je se tedy žádná reakce. **2. Centrum** (centrální nervový systém) je poplašen, proto vysílá nelogické nepříjemné reakce (nevolnost, zvracení...), neboť žádnou lepší reakci nemá v zásobě. Takto reaguje často i v případech, že se jedná o stejnou situaci, na kterou je organismus zvyklý, ale netradičně provedenou (např. první let v bouři pro pilota zvyklého na klidné lety může znamenat přivození kinetózy).

Pro rozvoj kinetózy nemusí být rozpor pouze ve formě **tělo se pohybuje, oči registrují klid**. Situace může být i **opačná** – např. stojíme-li na mostě a pozorujeme vodu protékající pod ním, registrují oči změnu okolí (centrum to hodnotí jako pohyb těla), zatímco rovnovážné ústrojí vysílá informaci, že tělo je v klidu – stojí.

Rizikovými faktory jsou všechny možné druhy pohybu (cestování autem, autobusem, letadlem, vlakem, lodí, jízda na koni, kolotoče...). U některých lidí se může tento problém objevit jednorázově a ti citlivější mohou trpět pravidelně při každém cestování. Ke kinetóze jsou náchylnější děti než dospělí, těhotné ženy a osoby trpící migrénou. Například při jízdě ve vlaku může někomu navozovat kinetózu sezení na sedadle, které je proti směru jízdy.

Příznaky: Kinetóza se projevuje jak u koho. Typická je **nevolnost**, po které často následuje **zvracení**. Někdo při kinetóze zvýšeně zívá, mohou se dostávat **bolesti hlavy**, typická je **bledost**, **nízký krevní tlak**, případně **řihání**, **plynatost**, nadměrná tvorba slin, **závrť**, **zalití studeným potem**...

Nejčastější projevy: studený pot, závrť, pocit na zvracení a zvracení, bledost a vyčerpanost, bolest hlavy.

Hlavní prevenci kinetózy je vyhybat se pohybem, který ji spouští (někdy toto nelze). Když už je nutné absolvovat pohyb, který nám hrozí kinetózou, **najíme** se před tím jen **lehce** (prázdný žaludek však není ideální), vyhneme se konzumaci tučných těžkých jídel a alkoholu. Většině lidem při nevolnosti v dopravním prostředku pomáhá sedět

tak, aby mohli **pozorovat trasu** (v autě místo spolujezdců, v autobuse místo vepředu). Máme-li možnost, ideální místo, kam nasměrovat náš pohled pro prevenci kinetózy, je horizont. Jednou z možností, jak eliminovat kinetózu, je při jízdě **usnout**. Pak totiž naše centrum vyhodnocování vjemů nedostává informaci od zraku, pouze z rovnovážného ústrojí, která tak není s ničím v rozporu. Vhodný je **přísun čerstvého vzduchu** – proto se doporučuje otevřít okénko, pustit větrák, či dělat časté zastávky s procházkou či proběhnutím se. Někomu pomáhá **poslouchání hudby** při cestování (nejlépe hudba do sluchátek a zavřít oči) – spíše než na obalamutění centrálního nervového systému toto pomáhá navození pocitu relaxace. *Kinetóza je do jisté míry psychicky ovlivnitelná*. Zejména u dětí ji lze ovlivnit, předcházet nepřipomínat možnosti nevolnosti a dále zabavením nějakou činností (zpívání, povídání).

Riziko nástupu kinetózy snižuje pocit, že může-mo pohyb ovlivnit – proto se málokdy dělá při cestování zle řidičům.

Prevence: sedět vepředu v dopravním prostředku, dostatečný spánek před cestou, vyvarovat se konzumaci těžkých a mastných jídel, nečíst, nepsat, nedívat se na televizi při jízdě, sedět s mírně zakloněnou hlavou, dívat se ve směru jízdy a nepohybovat příliš hlavou, cestovat v noci, pokud je to možné, snažit se usnout, zavřít oči, nechat se někým bavit a rozptylovat, aby člověk nevnímal, kde je a jak mu je, docílit ať člověku není ani teplo ani zima; ať není ve vzduchu cítit vůně.

Pro prevenci kinetózy existuje mnoho různých prostředků – od homeopatik, přes žvýkačky proti nevolnosti, po léky (např. Kinedryl).

Léčba. Přírodní léčiva. U všech přírodních léčiv počítejte s tím, že nedosahují takové síly ani účinku, jako dosahují chemické látky. Jejich velkou výhodou je použití u dětí a těhotných a kojících žen. **Polykomponentní homeopatika** (Cocculine) – jde o složený homeopatický přípravek, který je vhodný na prevenci a léčbu nevolnosti spojenou s cestováním. Výhodou je, že nezpůsobuje ospalost a je vhodný pro děti, těhotné a kojící ženy. Užívají se 2 tablety již večer před cestou a poté i v den cesty. **Monokomponentní homeopatika** (Cocculus indicus 9CH) – jde o jednoduchý homeopatický přípravek na nevolnost. Užívá se 5 granul každé dvě hodiny. **Zázvor** (Avioplant, lízátka Travelpop) – zázvor obsahuje těkavé oleje, které podporují trávení, uklidňují podrážděné sliznice a hladké svalstvo trávicího traktu. Může se užívat ve formě tablet, lízátek nebo čaje.

Dimenhydrinatum (Travel-gum) – léčivo patří do skupiny antiemetik (látky tlumící zvracení, léky proti zvracení). Léčivo se žvýkáním perorální gumy Travel gum uvolní a následně je sliznicí úst vstřebáváno do krve. Tento způsob užití je výhodný na cestách, protože se lék nemusí polykat a zapíjet vodou. U tohoto přípravku je již potřebné počítat s tím, že ovlivňuje centrální nervový systém a **může způsobovat ospalost a únavu**. Vhodné užití 15 až 30 minut před jízdou. Nevýhodou je, že je vhodný pro děti až od 15 let.

Chemické léčiva (Antihistaminika) Moxastin (Kinedryl) – výhodou je, že tablety jsou vhodné již

pro děti od dvou let. Kinedryl může **způsobovat ospalost ovlivněním centrálního systému**, což je výhodou zejména u dětí, protože cestu **prospí**. Kinedryl (Nokinal) – podáváme nejlépe 30 minut před jízdou (v případě nástupu potíží během jízdy či delší jízdy, užíváme i během jízdy).

Kinetózu v zásadě nelze léčit. Existují **cvičení**, která mohou zvýšit odolnost jedince proti kinetóze. Pacienti mohou navštívit **specializované kliniky** zaměřené na odstraňování kinetózy. Výsledek této léčby není úplně jistý. Neobtěžuje-li pacienta kinetóza příliš, vystačí s prevencí projevů před jednotlivými jízdami ve svém „rizikovém“ prostředí.

Při objevení se potíží typických pro kinetózu (nevolnost, nauzea, zvracení...) je nejlepší užít některý z dostupných **prostředků proti nevolnosti a zvracení** (Kinedryl, Nokinal, Travel Gum...).

Prokázané účinky proti nevolnosti a zvracení má také **zázvor**. Proto pomáhá cucání zázvorových bonbónů, žvýkání zázvorových žvýkaček, popíjení zázvorového čaje či žvýkání čerstvého zázvoru (zázvorové výrobky – včetně sušeného zázvoru lze nejlépe sehnát v obchodech s čínskými potravinami). V rámci možnosti je vhodné zvýšit si **přívod čerstvého vzduchu**, požádat o **zastavení** (i proto si mají lidé, kterým se dělá špatně v autobusu sedat dopředu – jednak aby měli lepší výhled na trasu, jednak aby mohli okamžitě informovat řidiče o své nevolnosti a potřebě zastavit). Při rozvíjejících se projevech kinetózy není na místě být optimista a domnívat se, že to se „rozdýchá“... je lepší **sehnat si pytlík**, pro případ, že se naše středisko pro vyhodnocování vjemů rozhodne, že na takový rozpor ve vjemech se reaguje zvracením.

Komplikace: Kinetóza může v některých případech plynout z **jiného onemocnění**. Je-li podezření na takovou příčinu (obvykle objevil-li se kinetóza v situacích, ve kterých se dříve neobjevovala), je pacient podroben důkladnějšímu vyšetření. Jinou komplikací je, že u některých jedinců mohou **její příznaky přetrvávat i po skončení** vystavení jedince kinetóze spouštějící situaci (i několikadenní nevolnosti po návratu z plavby, letu...).

Hezký zbytek léta, prázdnin a dovolených, bez potíží při cestování!



Jak být zdravější

Skoncuje s módními výstřelky stravy

Stejně jako se farmaceutický průmysl snaží vydělat na zdravotních problémech lidí, je to podobné i u prodejců zázračných přírodních produktů či surovin. Poradí vám „Malá černá knížka pavědy“ od Alexe Berezowa. Marketing je podle něho postaven na „pavědeckých“ tvrzeních. Několik módních výstřelků týkajících se stravy, které se s velkou pravděpodobností míjí účinkem

Produkty bez chemie

Doslova všechno je chemické. Ano, doslova. Vzduch, který dýcháte, voda, kterou pijete, noviny, co držíte v ruce. Nic není "bez chemie". Slovo "chemický/chemická/chemické" často používají aktivisté, kteří nemají ani potuchy o chemii, a jen straší veřejnost ohledně jídla a životního prostředí.

Detoxikace

Každý den konzumujeme toxické látky. Většina z nich se přirozeně vyskytuje v našem životním prostředí. Rýže obsahuje arzén, mořské plody obsahují rtuť a naše tělo produkuje toxické látky jako běžnou součást metabolismu. Naše tělo je dokonale schopné zvládnout toxiny a nepotřebuje pročistění, protože o „Detox“ se starají játra a ledviny. To je pro nás velice dobrá zpráva!

Antioxidanty a produkty proti stárnutí

Proč naše tělo stárne, nevíme. Existuje řada různých hypotéz. Jednou z oblíbených je názor, že tělesné buňky poškozuje oxidační stres. Tomu by teoreticky měly zabráňovat antioxidanty, ale klinické testy to neprokázaly. Nejlepší způsob, jak "zůstat mladý", je vhodná strava, cvičení - a genetické štěstí. Většina produktů je pravděpodobně podvod.

Silice neboli esenciální oleje

Esenciální oleje/silice/ získaly své označení, protože obsahují esenci získanou z rostliny, nikoli proto, že by byly esenciální, tedy podstatné a zásadní pro lidskou stravu. Jako mnoho rostlinných extraktů, i esenciální oleje mohou obsahovat užitečné složky, jako jsou konzervanty či antimikrobiální látky. Není to však všelék na cokoli.

Bezlepková strava

Metabolismus velmi malého množství lidí nedokáže zpracovat lepek. Mizivé procento lidí je na něj alergických, a další malé procento lidí trpí celiakií. A i když někteří lidé mohou trpět zvýšenou citlivostí na lepek, propagovaná bezlepková strava nepodložená zdravotním důvodem je módní výstřelek. A lidé, kteří hlásí, že se jim po bezlepkové stravě zlepšil zdravotní stav, se nejspíš cítí lépe díky tomu, že ze stravy vyloučili nadbytečné uhlohydráty.

Přírodní je lepší

Všeobecně rozšířený mýtus, že přírodní je lepší, je základem čehokoli od alternativní medicíny až po zastánce bio-potravin. Tento slogan je přitom učebnicovým příkladem pavědy. Neštovice, HIV, arzén, jedovatý břečtan, chřestýši i škorpióni - to všechno je přírodní, zatím-

co mnoho léků přínosných pro zdraví přírodních není.

Merlík čilský

Merlík čilský, známý pod označením "kaše hippíků". Zamilovaly se do něj elity, co mají víc peněz než rozumu. Stejně jako další obiloviny je merlík zdravý, ale není magický. Západní poptávka po merlíku stoupla natolik, že si chudí Peruánci a Bolivijci mohou sotva dovolit koupit tu potravinu, kterou pěstují.

Syrová strava

Neexistuje žádný důvod, proč jíst syrové nebo nepasterizované mléčné produkty, šťávy, vejce nebo maso. Pasterizujeme a vaříme své jídlo, abychom zabili nebezpečné mikroorganismy, z nichž některé by mohly být smrtící. Pavěda tvrdí, že pasterizace jídla připravuje o výživné látky. Ve skutečnosti jediná věc, o kterou pasterizace jídlo připravuje, je riziko nemoci.

Kurkuma

Kurkuma neboli indický šafrán je koření z kurkumovníku dlouhého. Není to superpotravinou, jak se uvádí, protože to není žádné jídlo. Vpíchnutí si kurkumy do krevního oběhu, vás zabije. Navzdory tvrzení, že kurkumin dělá zázrak na cévy.

Finská vláda si stanovila za cíl, že do roku 2040 sníží počet uživatelů tabáku pod dvě procenta a přispěje tak nejen ke zdraví svých obyvatel, ale i jejich peněbženkám.

Ke splnění tohoto cíle začala finská vláda už loni zavádět postupná opatření, mezi něž například patří zákaz kouření na soukromých balkónech, pokud to vadí sousedům. V rámci dalšího opatření se ve Finsku nesmí prodávat cigarety s jakoukoliv příchutí, což se týká také e-cigaret.

Zájem Finska omezit kouření se ale netýká jen cigaret, nýbrž všech tabákových výrobků, tedy doutníků, šňupacího tabáku, dýmek a dokonce i elektronických cigaret. V roce 2040 by tak mělo všechno zmíněné tabákové výrobky

používat méně než dvě procenta Finů. Ve Finsku tak dochází k postupnému snižování počtu aktivních kuřáků. Poklesu uživatelů tabákových výrobků napomohl v minulých letech například zákaz reklam nebo utváření

žen v roce 2013. Částečně však tím, že jako jedině v Evropské unii dovolilo užívání orálního tabáku, takzvaného snusu. Ten se na rozdíl od běžného žvýkacího tabáku v ústech pouze rozpouští bez potřeby rozzvýkání.

Podle finského ministerstva zdravotnictví je tamější přístup ke kouření a užívání tabákových výrobků naprosto revoluční. Odborníci se shodují, že finská vláda

je značně inovativní a kreativní, aby své občany zbavila jejich zlovyku.

Namísto cílení na jednotlivé oblasti, jako například na kouření v restauracích, se Finsko zaměřuje na problém plošně a má ohledně něj jasný plán, a to vyřadit všechny tabákové výrobky, protože pouhé omezení kouření by mohlo vést k jiným závislostem.

Nejen cigarety chce Finsko postupně zakázat

nekuřáckých veřejných prostor.

Na přelomu tisíciletí kouřilo podle statistik 24 % Finů, v roce 2009 jich bylo 18 %, v roce 2014 pak ve Finsku kouřilo pouze 17 % mužů a 14 % žen.

Sousední Švédsko dosahovalo v posledních letech poměrně dramatického poklesu počtu kuřáků, a to až na 12,7 % mužů a 15,2 %



Železničáři mají svůj slang

■ Naučit se základní železničářskou mluvu trvá tři až pět let.

Specifickými výrazy či zkratkami pojmenovali řadu prací, situací a nástrojů. Mnoho názvů v sobě má úsměvný rys hravosti. Avšak lidé, kteří slang používají, zapomínají, že ostatní jim nerozumí.

■ Nového zaměstnance na dráze poznáte podle toho, že nezná žargon.

V množství podivných výrazů občas tápou i sami železničáři, protože postupem času se mění i slang.

■ Pokud vám strojvedoucí řekne, že cukroval, nemá za sebou žádný flirt, ale pískoval, což znamená, že na koleje musel vysypat písek, aby kola vlaku neprokluzovala. Slang používají železničáři každodenně. Pokud uslyšíte: Je třeba včas hodit veksl, znamená to, aby byla včas přestavěna výhybka. Pokud někdo řekne, že zadrbal vlak, hovoří o zpoždění vlaku. Pokud kvůli vám přijede porodní bába, znamená to, že se stala mimořádná událost a přijede nehodový pomocný vlak.

Když se řekne, že fíra projel klacek, tak strojvedoucí projel návěstidlo. U návěstidla měl zastavit.

Přibývají nové výrazy, některé mizí v zapomnění. Ale pokud vám někdo řekne, že přijede tramvaj nebo bobina, je jasné, že jde o elektrickou lokomotivu. Když se řekne tramvaj, tak si člověk, který není od modré železniční armády, uvědomí, že to asi bude elektrická lokomotiva. Ale co Bobina? Dostala své jméno podle uspořádání pojezdu.

Pokud uslyšíte, že člověka přelil v noci nexák, jedná se o tragický střet osoby s expresním nákladním vlakem. V hlá-

šení je uvedeno, že při jízdě vlaku LV došlo ke střetnutí s civilní osobou. LV čili lokomotivní vlak představuje většinou samostatně jedoucí lokomotivu. Ta srazila v kolejišti člověka. Pokud je na místě někdo z osmnáctky, znamená to, že tam přijel někdo z našeho odboru vyšetřování nehod.

Popis práce železničáře může vypadat i tak, že vám někdo řekne, že spouštěl kočáry z hrbu. Neznamená to nic jiného, než posunovat vozy ze svážného pahrbku.

Tam se odvážené vozy dávají do pohybu na spádu působením vlastní hmotnosti. Pokud byl někdo na brukně, nacházel se na ochozu dieselové lokomotivy. Původně to byl ochoz kolem kotle parních lokomotiv.

Důležité také je, zda si vlak včas dupne. Když si vlak dupne, znamená to, že přijíždí po kolejích a obsadí izolovaný obvod. Uvede tím v činnost zabezpečovací zařízení na železničním přejezdu. Rozsvítí se červená, zazní zvonek, závory jdou dolů.

Také každý typ vagonu má své jméno, třeba wacky jsou vyklápecí vozy na uhlí.

Zetky jsou malé kryté nákladní vozy. Motoráčky jsou pro železničáře rohlíky, Apollo či rakev. Mandelinka není brouk, ale montážní motorový vůz pro údržbu traťového vedení a jméno získal podle žlutočerných bezpečnostních pruhů.

Staré motorové vozy se nazývaly například Věžák podle vyvýšeného stanoviště strojvedoucího nebo Hurvínek, motorák s dřevěnými lavicemi a se světly ve stylu Skupovy loutky Hurvínka.

Velice hezké byly i názvy parních mašin. Například Kafemlejnek, Bejček, Mikádo, Němka.

Jednomu typu elektrické lokomotivy se říká Peršing, podle americké rakety. Pro počáteční nespolehlivost ji charakte-



rizoval rychlý start a krátký „dolet“, jako u rakety Pershing II.

Velmi něžné je jméno Bastard pro typ elektrické lokomotivy vyznačující se malou spolehlivostí.

Není od věci připomenout Ešus či Hliník. Jde o pojmenování nových elektrických jednotek City Elefant. Ty jsou pojmenovány podle použitého materiálu.

Klasické chytáky, jak poznáte člověka z kolejí od těch ostatních, jsou například v tom, že civil před sebou vidí semafor, ale pro železničáře to je návěstidlo. Pro normálního smrtelníka jede vlak do zatačky, ale pro železničáře jede do oblouku. Význam řady slov je ale skrytý i lidem z profese.

Zaměstnanci traťové správy mají ještě další osobité názvy, ajznbónák je výraz pro železničáře pocházející z němčiny. Pokud zaslechnete na nádraží, že hledají, kde je pakr, shánějí staničního dělníka. Nebo vypadl uhlák na angličtinu. Překlad: Vykojil železniční vagon na uhlí na křižovatkové výhybce. Zastavil jsem krytý nákladní vůz na zarážce, ale zarážka vypadla z koleje a vůz jel dál. V železničářském slangu: Zastavil jsem zetku na čubu a čuba vystřelila. Zkuste to přeložit do angličtiny.

M.N.



www.osz.org

REKREACE V ČR A SR



www.rekreaceosz.cz



Vážení návštěvníci, dovoluji Vám představit pětici rekreačních zařízení Odborového sdružení železničářů.

Trojici tříhvězdičkových hotelů a jeden penzion v atraktivních lokalitách Českých hor doplňuje wellness hotel Skalka v Rajeckých Teplicích na Slovensku. Vyběrem lokalit i spektrem nabízených služeb sledujeme plnění našeho dlouhodobého cíle – vytvářet ideální podmínky pro relaxaci a rekreačně-sportovní aktivity.

Pro více informací nebo objednání pobytu, kontaktujte přímo vybraný hotel či penzion. Více informací také i na www.rekreaceosz.cz. Věřím, že Vás naše nabídka zaujme a těšíte se na shledanou.

Martin Vavrečka
výkonný tajemník OSŽ

Krkonoše



Hotel Oddech
www.hoteloddech.cz

Jizerské hory



Hotel Lesní chata
www.hotel-lesnichata.cz

Šumava



Hotel Ostrý
www.hotelostrý.cz

Jeseníky



Penzion Pacifik
www.penzionpacifik.cz

Slovensko



Hotel Skalka
www.skalkahotel.sk

www.rekreaceosz.cz



Navštivte německé město Furth im Wald

FURTH IM WALD - Pohodové městečko na hranici leží v blízkosti Horního Bavorského lesa a blízkosti Šumavy. Je známé v celém Německu díky zdejšímu Dračím slavnosti.

Za alespoň jednodenní výlet stojí hezké německé městečko Furth im Wald a jeho okolí.

Furth im Wald (česky Brod v lese) leží na okraji Přírodního parku Horní Bavorský les. Centrum městečka je vzdáleno pouhé čtyři kilometry na jih od bývalého hraničního přechodu Folmava – Furth im Wald. Žije tam zhruba deset tisíc obyvatel, avšak město si na nedostatek návštěvníků nemůže stěžovat. Má jim totiž co nabídnout.

První písemná zmínka o Furth im Waldu (<http://www.furth.de>) pochází z roku 1086. Jednalo se o strategicky důležité sídlo u říčního brodu na cestě do Čech. K opevnění hranice hrabata z Bogenu nechala postavit na pahorku hrad. Budovy později přestavěné na zámek zničil v roce 1863 požár. V jeho místech stojí novogotická městská věž Stadtturm z roku 1866. Zaniklé šlechtické sídlo připomíná také název Zámecké náměstí (Schlossplatz) a studna na původním hradním nádvoří.

Po vyměření rodu z Bogenu Furth připadl bavorským vévodům. V roce 1332 byl povýšen na město, do kterého se vcházelo třemi bránami, jelikož ho chránily hradby. V první polovině patnáctého století ho sužovaly časté nájezdy husitských vojsk, která si tam jezdila doplňovat zásoby. K rozvoji městečka významně napomohlo vybudování železnice v roce 1861, vedoucí z Norimberku do Prahy. V roce 1946 se město stalo prvním útočištěm pro víc jak sedm set tisíc vysídlených sudetských Němců.

Hlavní náměstí se jmenuje Stadtplatz. Stojí tu mimo jiné budova soudu. Na jejím arkýři se nachází zvonkohra z roku 1980. Tvoří ji třiadvacet zvonů na kované železné konstrukci. Vyzvání šumavské skladby, denně, vždy v 11 a 18 hodin. Její zhotovení je spjata s odsunem sudetských Němců z českých měst Poběžovice, Hostouň a Horšovský Týn po druhé světové válce. V horní části náměstí je zajímavá Mariánská kašna.

K Hlavnímu přiléhá Zámecké náměstí (Schlossplatz), na které se vchází přes jedinou (z původně tří) zachovalou městskou branu. Stojí tam socha sv. Jana Nepomuckého z roku 1767. Další figura tohoto světce se nachází na mostě překlenujícím železniční trať. Za zmínku stojí také budova staré radnice, vznikla už ve 14. století. Dodatečně došlo k přístavbě věže s hodinami, znakem města a třemi reliéfy.

Na Zámeckém náměstí je možno navštívit také Městské muzeum. Jedna část expozice

přibližuje historii městečka a bavorsko-české hranice. Druhá, Glas-Licht-Spiegel Kindermuseum (Dětské muzeum skla, světla a zrcadel), nabízí výstavu Dva tisíce let historie skla a šest set let sklářství v Bavorském a Českém lese. A také rozsáhlou sbírku skleněných draků.



Dračí slavnosti a Dračí přehrada

Třetí muzeum, Deutsches Drachenmuseum (Německé muzeum draků) uchovává model furtského draka v improvizované slují – hlavní atrakci městských historických oslav Drachentisch (Skolení draka), s kterými se započalo už před víc jak pěti sty lety. Začínají každoročně v srpnu. Zahajuje je slavnostní průvod, kterého se kromě draka zúčastňuje víc jak tisíc lidí v historických kostýmech a přes dvě stě koní. Nechybí v něm králové, královny, dvořané, rytíři, zbrojnoši, sokolníci s živými ptáky, lovci s ulovenou zvěří, žebráci a pochopitelně i alegorické vozy.

Skolení draka probíhá na náměstí Stadtplatz, které se během slavností promění v historické jeviště. Současný model draka má na délku úctyhodných šestnáct metrů. Na výšku měří čtyři a půl metru a rozpětí křídel dvánáct metrů. Váží jedenáct tun. Pohybuje se díky motorovému vozíku, nejnovějším technologiím a nejmodernější elektronice. Jeho pohyby jsou doprovázeny zajímavými zvukovými a ohňovými efekty.

Skolení draka každoročně přiláká tisíce návštěvníků z celého Německa a nejen to, řada z nich přijíždí i z České republiky. Za vstupné se platí 16 až 28 eur za jedno představení (asi 430 až 760 korun).

Asi dva kilometry od Furth im Waldu je možno navštívit Dračí přehrada (Drachen-

see). Vznikla za účelem zachycení nadbytečných dešťových srážek a vody z tájícího sněhu. Z vyhlídky v podobě kovové dračí hlavy se nabízí výhled na nedalekou ptačí rezervaci na druhé straně jezera u obce Eschlkam. Vodní plochu protíná lávka, která odděluje volně přístupnou část jezera od rezervace opeřenců. Celou Dračí přehradu lze objet na kole.

Podzemní labyrint, japonská zahrada i pivovar

Pod městečkem se táhne několik kilometrů podzemních chodeb vytesaných do skály (<http://www.flederwisch.de>). Jejich počátky sahají do pozdního středověku. Takto získané prostory sloužily jako sklepy k uskladňování piva a potravin, úkryty před nebezpečím, místo k přezimování netopýrů, během druhé světové války jako protiletectvý kryt a ještě k dalším účelům. Vstup do podzemního labyrintu se nachází blízko náměstí, na ulici Kramerstraße (Kramářská ulice). Pro návštěvníky je zpřístupněno několik set metrů chodeb. Na některých místech jsou nainstalovány scény se strašidly. V jeskyni, kde se obyvatelstvo uchýlovalo před nálety, jsou slyšet zvuky sirén, letadel a výbuchy leteckých pum. Mnoho kamenů i předmětů v podzemí pokrývá plíseň, údajně stejný druh, který napomohl siru Alexandru Flemingovi k objevu penicilinu. Pro zájemce je otevřeno denně od 1. května do 5. listopadu od 13 do 16 hodin. V nabídce jsou i celoroční prohlídky s průvodcem.

Za budovou nádraží je možno navštívit Fürther Erlebnis Welt (Fürtský dobrodružný svět). Tady je možno prohlédnout si největší parní stroj v Bavorsku z roku 1912, vážící pětadesát tun. Další možností je prohlédnout si kemp zlatokopů a zkusit rýžovat zlato. Anebo se projít zahradou snů s altány a sochami. Návštěvníci mají k dispozici také dílny, kde můžou vyzkoušet staré řemeslné techniky, jako kování žhavého železa. Součástí areálu je také kavárna.

V městečku je k vidění také japonská zahrada. Navrhla ji v roce 2001 Masumi Schmidt-Muraki a má název Zahrada přátelství dvou draků. Furth má i své koupaliště s bazény, toboganem, dětským a sportovním hřištěm a kioskem na terase. A také pivovar Dimpfl Bräu s firemní prodejnou.

Městem protéká říčka Kouba (německy Chamb). Tok v délce jedenapadesáti kilometrů pramení v okrese Domažlice, poblíž německého města Cham vtéká do řeky Regen (česky Řezná), ústící do Dunaje. Slova chamb a cham jsou keltského původu.

Návštěvu Furth im Waldu doporučuje

Miroslav Novotný

Vážená redakce, vážení čtenáři, tak tady je další slíbená fotka s celebritou... a opět s mistry světa. Podařilo se mi ji vyfotit, když měl

můj vnuk Lukášek tenisový kemp. Michaela Rullová je kapitánkou české hokejbalové reprezentace, která získala v Pardubicích titul mistra světa. Míša je všestranná sportovkyně.

Je rovněž tenistka a členka hokejového družstva žen LHK Jestřábi Prostějov.



Toulky – Světlá nad Sázavou

Světlá nad Sázavou na soutoku Sázavy a Sázavky je další z míst, která můžete na Vysočině navštívit i vlakem. První zmínky o Světlé jsou již z roku 1207, kdy město náleželo vilémovskému klášteru. Jeho historie je velmi bohatá a od roku 1435 je spojeno s rodem Trčků z Lípy přes několik jejich generací dvě stě let až do roku 1635. Od roku 1748 město i panství Světlá přešlo v majetek Filipa, hraběte Kolovrat-Krakovského a jeho choti Barbory hraběnky z Kolovratů. V zámku je od roku 1809 zřízena vojenská nemocnice. Panství a zámek má pak několik dalších majitelů, od roku 1821 je to Walpurga, starohraběnka ze Salm-Reifferscheidtů, kdy se výměnou svého panství Dioszegh v Uhrách za Světlou stává majitelkou panství i města Světlé. Tento rod drží zámek do roku 1914, kdy jej kupuje továrník Richard Moravetz. V roce 1945 zámek převzal československý stát a sloužil zprvu jako kasárna armády, později jako učňovské středisko mládeže. Od roku 2013 je zámek soukromým majetkem rodiny Dégerméé a v roce 2014 zpřístupněn veřejnosti. Jsou tady čtyři návštěvní okruhy, expozice historického evropského skla, další okruh představuje historické hodiny od baroka až do konce 19. století, jedna z expozic starých panenek a hraček je také určena dětem. Ve městě vás pak upoutá více než

dvě stě let stará budova radnice a nezvyklá věž kostela. Na rozsáhlém nádvoří zámku je otevřená kavárna Ladurée, která nabízí návštěvníkům výběr domácích dortů s dobrou kávou, čokoládou nebo jinými nápoji v příjemném prostředí interiéru kavárny nebo u kašny za zvuků klasické hudby. Projít si můžete také rozsáhlý zámecský park s několika jezírky.



Miroslav Gloss



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Bc. Renata Dousková – tajemnice
NeRV OSŽ

Věra Vaňková – AZ Servis Brno

Ing. Jana Daňhelová – ŽPSV ŘS

Lenka Calábková – DZ Přerov

Miroslav Kaprálek – Generální sekretář
USIC

Luděk Šebrle – OSŽ-Ú

Miroslav Balatka – ŽOS Nymburk